

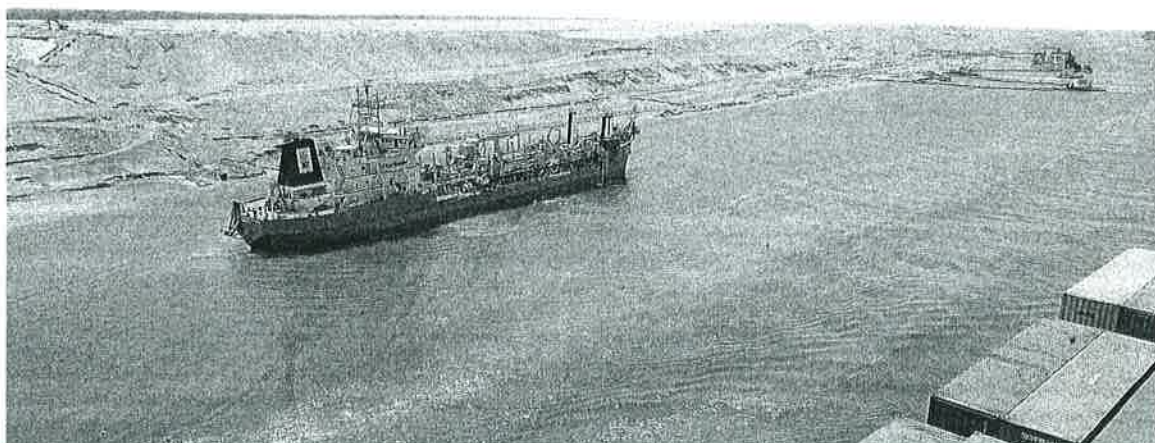


The New Suez Canal:
economic impact
on Mediterranean maritime trade

[RASSEGNA STAMPA]

maritime
economy

[STAMPA]

**Prove generali.**

Alcune navi container hanno attraversato il nuovo braccio del Canale di Suez in attesa della inaugurazione prevista il prossimo 6 agosto

Il Canale raddoppia. Realizzata in tempo record, l'opera è legata a un grande piano di sviluppo e investimenti

Al via il nuovo Suez, orgoglio dell'Egitto

di **Roberto Bongiorno**

Per realizzarlo ci vollero 10 anni di lavori, investimenti immani, e un esercito di un milione e mezzo di operai, di cui 125 mila persero la vita in buona parte falciati dalla malaria e dal colera. Il 17 novembre del 1969 fu una giornata che passò alla storia. Perché veniva alla luce un sogno coltivato per quasi tremila anni. Per l'occasione Giuseppe Verdi compose l'Aida su commissione del Governo egiziano. Quel canale, progettato dall'ingegnere italiano Luigi Negrelli, rivoluzionava il commercio marittimo mondiale. Anziché circumnavigare l'Africa sull'Oceano Atlantico lungo la rotta del capo di Buona Speranza, le navi potevano raggiungere il Mar Rosso direttamente dal Mar Mediterraneo percorrendo una stretta via d'acqua lunga 163 km.

Il 6 agosto 2015 sarà un'altra data importante, dal sapore storico. Alla presenza di decine di capi di Stato e di governo verrà inaugurato il Nuovo Canale di Suez, un canale parallelo lungo 35 km in affiancamento all'esistente oltre all'ampliamento e l'approfondimento dell'attuale Canale per una tratta di 37 km. La realizzazione è avvenuta davvero in fretta. Un anno preciso da quel 6 agosto 2014, quando il presidente Abdel Fattah el-Sisi annunciò l'ambizioso progetto definendolo «il regalo dell'Egitto al mondo».

Da tempo il Cairo si era fissato

questo obiettivo: permettere il transito contemporaneo di un numero maggiore di convogli, raddoppiandone la capacità. Fino a oggi attraverso il Canale, che grazie ai nuovi lavori è stato dragato alla profondità di 24 metri, transita ogni anno il 7-8% del totale delle merci movimentate a livello mondiale. Tradotti in numeri sono passate 822 milioni di tonnellate di prodotti nel 2014, di cui 416 nella direzione Nord-Sud e 406 da Sud a Nord, precisa un dettagliato studio

11 ore

Il tempo di transito

Con il nuovo Canale il tempo verrà ridotto da 18 a 11 ore

elaborato SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Centro Studi Collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). È solo la prima fase di un grande progetto in tre stadi.

E ora cosa cambierà? I vantaggi sono importanti. In termini di tempi di percorrenza del Canale, di numero e stazza delle navi che transiteranno, di entrate per il Governo egiziano. Il tempo di transito scenderà da 18 a 11 ore e potranno passare anche le navi di più grossa dimensione. Inoltre, precisa lo studio, si stima che possa generarsi un risparmio medio di circa il 4% dei

costi operativi totali per ciascun vettore. Per l'Egitto voluto da al-Sisi era una scelta quasi obbligata. Troppo lunghi i tempi di attesa, troppe le strozzature. E troppo rapido l'incremento del traffico internazionale di navi per non fare qualcosa. Nel corso dell'ultimo decennio, i traffici di attraversamento del Canale sono cresciuti di oltre 300 milioni di tonnellate fra il 2004 e il 2014, periodo in cui si è passati da circa 520 a 822 milioni di tonnellate.

Quanto alle entrate, quelle generate dal Canale di Suez sono state pari a 4,1 miliardi di dollari nel periodo luglio-marzo 2014/15, (5,2 miliardi l'anno) con un incremento del 2,5% sullo stesso periodo del 2013/2014. Se questa nuova capacità fosse pienamente utilizzata, alle tariffe attuali produrrebbe un potenziale incremento dei ricavi fino a 13,3 miliardi al 2023. Ecco perché gli egiziani ci credono, fermamente. E quando il Governo del Cairo si è appellato ai cittadini per finanziare il progetto hanno risposto in massa. Tanto che la vendita di obbligazioni ha raccolto i 6,5 miliardi necessari in soli 8 giorni (il costo stimato dell'intero progetto è di 8,2 miliardi di dollari). «Vedere gli egiziani attendere pazientemente in fila davanti alle banche per finanziare con il loro risparmio l'espansione del Canale dà l'idea delle aspettative che la popolazione nutre dal progetto e l'orgoglio che accompagna gli egiziani davanti a quest'opera», spiega al Sole-24 Ore Khaled

AbuBakr, co-presidente del Business Council italo-egiziano.

Insieme al Nuovo Canale, il Governo egiziano ha lanciato il progetto "Suez Canal Corridor Area Project" (SCZone), un enorme piano di investimenti che punta a rendere la regione del Canale un centro di sviluppo economico, grazie alla realizzazione di centri di ricerca, poli industriali e aree dedicate alla logistica. Il progetto SCZone intende portare sviluppo in tre aree della regione che presentano immediata disponibilità di spazi infrastrutturali: Port Said a Nord del Canale, Qantara (Ismailia) a metà e Ain Sokhna, a Sud, nel Golfo di Suez. L'obiettivo è competere con le principali regioni logistiche europee e mediorientali, come Rotterdam, Jabel Ali e Amburgo,

«La grande area industriale che verrà costruita lungo il Canale - continua AbuBakr - rappresenta una grande potenzialità di sviluppo per l'economia egiziana. In questi grandi progetti infrastrutturali credo fermamente che le imprese italiane, e mi riferisco anche alle piccole e medie imprese, svolgeranno un ruolo davvero importante. Hanno il know how che noi cerchiamo e la nostra relazione commerciale è più che consolidata». Terminata la terza fase (entro il 2050) il nuovo Canale di Suez potrebbe garantire all'Egitto dal 30 al 35% delle risorse per l'economia del Paese.

Egitto. Oggi l'inaugurazione dell'infrastruttura ampliata e più profonda: lavori a tempo di record (un anno) sotto il controllo del Genio militare

E Suez celebra il raddoppio del Canale

Ugo Tramballi

IL CAIRO. Dal nostro inviato

A proposito del "piagnone" italiano sull'arretratezza del Meridione. Il nuovo canale di Suez che s'inaugura oggi con le fanfare, sarà più largo e profondo; più navi e più merci transiteranno più in fretta per il Mediterraneo nel quale già circola il 19% del traffico merci mondiale. L'aumento di questo traffico, spiega uno studio di Srm del Gruppo Intesa San Paolo, è «un'opportunità strategica per l'Italia e il suo Mezzogiorno». Purché si adegui «urgentemente la dotazione infrastrutturale»: dragaggio, logistica, innovazione.

Da prima che fosse aperto nel 1869 e prima ancora che iniziassero a scavarlo, il canale di Suez non è mai stato un affare solo egiziano. La constatazione storica è sempre stata contemporaneamente un vantaggio e un onere per l'Egitto, per il quale il canale rappresentò decenni di sottomissione allo straniero e ora è una fonte di valuta pregiata che vale il 4% del suo Pil.

Come disse nel 1834 Bartolomeo Prospero Infantin al khedive Muhammad Ali, per convincerlo a scavare il canale, «la colonizzazione occidentale dell'Oriente è una necessità imposta dal cielo». Infantin credeva nel sansimonismo, l'idea socialista nata all'école polytechnique di Parigi, secondo la quale solo lo

sviluppo industriale avrebbe affrancato il proletariato dalla povertà. Muhammad Ali non doveva avere apprezzato la dichiarazione di superiorità dell'Ovest sull'Est, ma come Infantin era un modernizzatore. Aveva appena dato cannoni al suo esercito e industrializzato la produzione di cotone a fibra lunga che avrebbe imposto l'Egitto fra i grandi scali del commercio mondiale. Il khedive licenziò Infantin che aveva incominciato a scavare, chiuse il suo cantiere e cercò qualcun altro.

Un canale serviva, lo avevano capito anche alcuni faraoni un paio di millenni prima. Fu inaugurato finalmente nel 1869, dopo 10 anni di scavo, grazie a Ferdinand de Lesseps che aveva saputo essere più determinato e rispettoso di Infantin. Il 17 novembre di quell'anno il panfilo imperiale L'Aigle di Napoleone III tagliò le acque del canale. Trionfalmente ma non per primo. La notte precedente l'inglese Newport era entrato a Porto Saida lucispen- te e uscito a Suez la sera successiva, come ad anticipare un dominio al quale i francesi non avrebbero potuto resistere. I 192 chilometri da Porto Said a Suez sarebbero stati il cancello d'ingresso del colonialismo europeo verso l'Asia e l'Africa, poi una delle arterie fondamentali della globalizzazione. Senza Suez, difficilmente la delocalizzazione in Asia avrebbe avuto i vantaggi e le dimensioni che conosciamo. In fondo la

globalizzazione non è che una forma di colonialismo condotto con mezzi più democratici e partecipati.

All'inizio la rivoluzionaria via d'acqua non fu un grande affare: prima dell'avvento definitivo del vapore, il vento che soffiava da Ovest a Est rendeva difficile la risalita da Suez. Per ripianare il debito pubblico, il khedive Ismail Pasha vendette le quote egiziane alla Gran Bretagna: i francesi continuavano a detenere il pacchetto di maggioranza ma fu solo questione di tempo. Nel 1982 il canale era già parte del più grande impero commerciale marittimo, insieme a Bombay, la baia di Hong Kong, Città del Capo, Gibilterra e l'intero Oceano atlantico. Più di ogni altro avamposto commerciale e strategico (in quest'ordine d'importanza), il controllo del canale definì le guerre, le conquiste e i trattati del Foreign office e dell'Indian office fino al 1956. Fino a quando, il 26 luglio di quell'anno, Gamal Nasser nazionalizzò il canale.

Nessun impero sa uscire a testa alta dalla Storia. Non ne furono capaci nemmeno gli inglesi che insieme a francesi e israeliani nell'ottobre di quell'anno inventarono un casus belli per controllare di nuovo il canale.

Costretti dall'americano Eisenhower a ritirarsi, non vi tornarono più, se non pagando come tutti un pedaggio che oggi è mediamente di 318 mila dollari a nave. Gli israeliani in vecor-

narono sulla riva orientale nel 1967 e si ritirarono nel 1975, dopo due guerre, consentendo la riapertura del canale dopo 8 anni di blocco, disastrosi per l'economia egiziana e il commercio mondiale. Insieme allo shock petrolifero del 1974, Suez fu la causa di una delle più gravi recessioni del dopoguerra. Era da lì che transitava la gran parte degli idrocarburi che alimentavano il sistema industriale europeo. Oggi il traffico principale è quello dei containers: 430 milioni di tonnellate l'anno, il 50%. Ma i prodotti petroliferi continuano a crescere: erano 50 milioni di tonnellate nel 2000, sono state 178 l'anno scorso.

La riduzione dei tempi di percorrenza del canale da 18 a 11 ore e l'aumento dei transiti da 49 a 97 navi accorcerà ancora di più il tragitto Rotterdam-Singapore, che grazie a Suez ora è di nove giorni più breve rispetto alla circumnavigazione dell'Africa. Renderà Suez più competitivo di Panama nella rotta New York-Hong Kong. Ma crescono anche i concorrenti: lo sviluppo economico in Africa moltiplicherà i traffici attraverso il Capo di Buona Speranza, creando nuovi hub; e i mutamenti climatici aprono la via a una rotta artica prima impensabile. Perché tutto si muove. Come la statua di Lesseps che prima del 1956 dominava l'ingresso del canale a Porto Said e ora è in un piccolo giardino dietro alle banchine di Port Fuad. Senza piedistallo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MEZZOGIORNO

L'aumento del traffico potrebbe rappresentare una chance per il Sud Italia ma a patto che vengano adeguate le infrastrutture

L'opera in numeri

8,5 miliardi

Il costo dei lavori
L'opera è stata realizzata a tempo di record: un anno

97 navi

Il traffico atteso ogni giorno
Si tratta di un raddoppio dei flussi rispetto alle attuali 49



Suez. Una nave cargo percorre il nuovo tratto del Canale che sarà ufficialmente inaugurato oggi dopo un anno di lavori.

[AGENZIE]

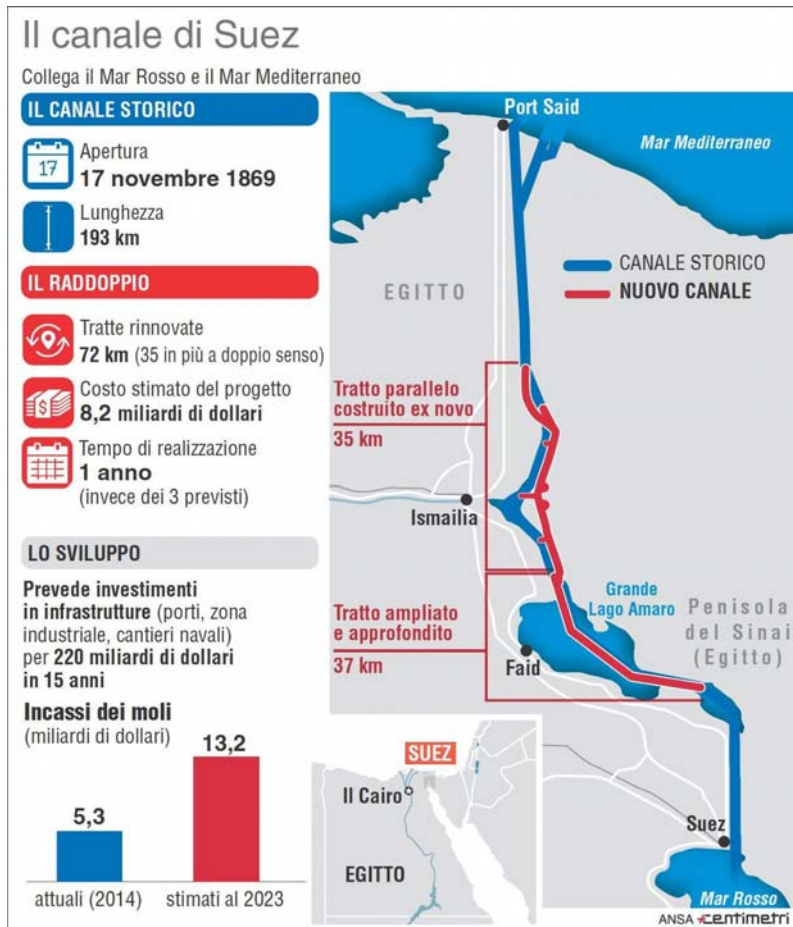
Suez:studio, con nuovo Canale +170mila teu in porti italiani

Studi e Ricerche per Mezzogiorno, 10.500 euro in meno a tratta

05 AGOSTO 2015

(ANSAméd) - ROMA, 5 AGO - Dal raddoppio del Canale di Suez, i porti italiani di transhipment (trasbordo) potrebbero vedere un incremento di circa 170 mila teu (container). Per ogni singola nave-tratta ci sarà un risparmio di circa 10.500 euro per ciascun vettore, circa 24.000 per una portacontainer, mentre l'impatto complessivo sarà di circa 180 milioni di euro risparmiati annualmente per l'insieme degli operatori. Sono soltanto alcune delle stime contenute in una ricerca realizzata da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm, Intesa Sanpaolo) sugli effetti economici che il raddoppio del Canale di Suez avrà sui traffici del Mediterraneo. Grazie all'allargamento del Canale - ricorda lo studio - il passaggio di navi salirà da 49 a 97 al giorno, mentre il tempo di transito si ridurrà da 18 a 11 ore. Inoltre - a differenza del Canale di Panama che manterrà anche dopo i lavori di ampliamento il limite delle navi da 13.000-14.500 Teu (container) - il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che possono transitare. La combinazione di questi tre fattori - diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale - conclude la ricerca, "aumenterà la convenienza di passaggio attraverso Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama".(ANSAméd).

http://www.ansamed.info/ansamed/it/notizie/rubriche/economia/2015/08/05/suezstudio-con-nuovo-canale-170mila-teu-in-porti-italiani_a554e783-377c-4946-b371-868bf454f6aa.html





Nuovo Canale Suez ridurrà tempi transito con risparmi

Ricerca Srm, pari a 4% totale dei costi operativi per vettore

06 agosto 2015

(ANSA) - IL CAIRO, 5 AGO - Il nuovo Canale di Suez, che sarà inaugurato domani, oltre a ridurre i tempi di percorrenza delle navi consentirà risparmi agli operatori del settore. Lo sostiene uno studio condotto da Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, gruppo Intesa Sanpaolo) dal titolo 'Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo', secondo il quale il raddoppio del Canale consentirà l'aumento quotidiano del numero di navi di passaggio da 49 a 97 oltre alla diminuzione del tempo di transito da 18 a 11 ore.

Tra il 2000 e il 2014 il trend di traffico del Canale di Suez ha visto registrare un aumento di oltre il 120% delle merci transitate, valore che sale a +202% se si considerano solo i traffici dei container: (+187% nella direzione nord-sud e +219% nella direzione sud-nord). Inoltre - a differenza del Canale di Panama che manterrà anche dopo i lavori di ampliamento il limite delle navi da 13.000-14.500 container - il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che vi possono transitare. Grazie alla combinazione di tre fattori - diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale - si prevede un aumento della convenienza di passaggio via Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama.

Secondo lo studio si è stimato un possibile risparmio medio del 4% del totale dei costi operativi per ciascun vettore (a seconda delle rotte e delle distanze). E anche possibile un risparmio unitario di 10.500 euro per ciascuna singola nave/tratta che passa dalla nuova via d'acqua, valore che sale a 24.009 euro per le navi portacontainer. Moltiplicando tali valori per l'insieme delle navi che sono transitate via Suez si è calcolato un ipotetico impatto complessivo pari a 180 milioni di euro di risparmi annui per l'insieme degli operatori che useranno la nuova autostrada marittima. Infine rispetto all'impatto sulla portualità italiana, sulla base del possibile spostamento della convenienza del passaggio via Suez di alcune rotte, si stima un possibile aumento di circa 170 mila teus (container) aggiuntivi sui porti italiani di transhipment. (ANSA)

http://www.ansa.it/mare/notizie/rubriche/shippingecantieri/2015/08/05/nuovo-canale-suez-ridurra-tempi-transito-con-risparmi_be3bc38c-00a0-47fb-8ec8-f707571e7493.html

Il Canale di Suez raddoppia: i benefici economici attesi

Roma, 5 ago. (askanews) - L'Egitto inaugura domani il "nuovo canale di Suez, ovvero il raddoppio di parte del tracciato, puntando ad aumentare il traffico e rilanciare l'economia nazionale. Ecco i principali effetti economici attesi, in base ad un'analisi elaborata nell'ambito degli studi dell'Osservatorio di SRM, in collaborazione con Alexbank del Gruppo Intesa Sanpaolo.

- Tra il 2000 e il 2014 il trend di traffico del Canale ha visto registrare un aumento di oltre il 120% delle merci transitate, valore che sale +202% se si considerano solo i traffici container; (+187% nella direzione Nord-Sud e +219% nella direzione Sud-Nord). Il Raddoppio del Canale consentirà l'aumento del numero di navi di passaggio da 49 a 97 navi al giorno e la diminuzione del tempo di transito da 18 ore a 11 ore; inoltre - a differenza del Canale di Panama che manterrà anche dopo i lavori di ampliamento il limite delle navi da 13.000-14.500 teus - il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che possono transitare.

- La combinazione di questi tre fattori - diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale - aumenterà la convenienza di passaggio attraverso Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama.

- Il possibile risparmio medio è stimato al 4% del totale dei costi operativi per ciascun vettore (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando il passaggio dal nuovo Suez.

- Stimato un possibile risparmio unitario di 10.500 euro per ciascuna singola nave/tratta che passa dal nuovo Suez, valore che sale a 24.009 euro per le navi portacontainers; moltiplicando tali valori per l'insieme delle navi che sono transitate via Suez abbiamo calcolato un ipotetico impatto complessivo pari a 180 milioni di euro di risparmi annui per l'insieme degli operatori che useranno il nuovo Canale di Suez;

- Rispetto all'impatto sulla portualità italiana sulla base del possibile spostamento della convenienza del passaggio via Suez di alcune rotte, si stima un possibile aumento di circa 170 mila teus (container) aggiuntivi sui porti italiani di transhipment.

<https://it.finance.yahoo.com/notizie/il-canale-di-suez-raddoppia-benefici-economici-attesi-123928508.html>

[WEB]

Egitto, pronto il nuovo canale di Suez: un'opera faraonica voluta da al-Sisi

di Elena Panarella

Mercoledì 5 Agosto 2015

Tutto è pronto per domani. L'Egitto si prepara all'inaugurazione del nuovo tratto del Canale di Suez. Le misure di sicurezza sono state rafforzate in tutto il Paese. Per questa giornata speciale si potrà viaggiare gratuitamente in treno. L'annuncio è arrivato dal ministro dei Trasporti, Hany Dahy, che ha così voluto «ringraziare» i cittadini che hanno finanziato il progetto. Oltre ai treni, sarà gratuito anche il servizio ferroviario metropolitano nei governatorati del Cairo e di Giza. Una fastosa cerimonia alla presenza del presidente Abdel Fattah al-Sisi. Per l'occasione sono stati mobilitati più di 10mila poliziotti e soldati, compresi quelli dei reparti speciali.

Opera maestosa. Questa grande opera è considerato un vero e proprio dono dell'Egitto al mondo. A 146 anni dalla costruzione del Canale di Suez, si realizza un sogno: il raddoppio di una parte del tratto esistente, grazie ad un canale parallelo, che velocizzerà il traffico rilanciando l'economia del Paese. Una vera opera faraonica voluta dal presidente al-Sisi e costruita a tempo di record, in un solo anno. Decine di capi di Stato e di governo, re e principi, emiri e governatori sono stati invitati ad assistere domani all'inaugurazione di questa nuova autostrada del mare. Maestosa la cerimonia con il presidente al-Sisi che attraverserà la seconda via acquatica sullo yacht Mahroussa, la prima nave che navigò nello storico passaggio nel lontano 1869, studiato da Ferdinando Lesseps e realizzato da Alberto Negrelli. A bordo vi saranno le delegazioni dei diversi Paesi.

Dall'acqua al cielo, dove alcuni F16 sorvoleranno l'area con una dimostrazione aerea. Poi l'entrata in funzione effettiva del tratto seguito dal suono delle sirene che risuoneranno in vari porti del mondo. Una lunga giornata di festa, con fuochi d'artificio e performance di folklore locale, che si concluderà con un concerto della marcia trionfale dell'Aida, opera che fu commissionata dal vicerè d'Egitto, Ismail Pascià a Giuseppe Verdi in occasione dell'apertura del Canale sul finire del XIX secolo ma mai eseguita in quella occasione, bensì due anni dopo. Da settimane i principali quotidiani del Paese esaltano l'opera e parlano di uno «storico» evento, mettendo in evidenza come il progetto, «leggendario e mitico» rilancerà l'economia, con ricadute positive sull'occupazione. Nazionalismo e orgoglio anche sui social media con numerosi cinguettii: «Siamo i nuovi faraoni, facciamo miracoli» o «Scriviamo la storia».

Il Canale si allunga per 72 km: un nuovo tratto di 35 chilometri parallelo a quello esistente, oltre all'ampliamento e all'approfondimento dell'attuale per una tratta di 37 km. Un lavoro considerato necessario. Il Canale era diventato inadeguato perché non vi potevano transitare le gigantesche superpetroliere e i mercantili erano costretti a lunghe attese prima di poterlo percorrere. Lo scopo è velocizzare il transito, diminuendo i tempi di percorrenza attraverso la riduzione dei tratti a senso unico alternato e raddoppiando il traffico giornaliero. Si prevede che farà salire gli incassi dei moli dai 5,3 miliardi di dollari attuali a 13,2 nel 2023, portando vantaggi ai trasporti mondiali. Il costo stimato del progetto è di

8,2 miliardi di dollari. Oltre al raddoppio il piano prevede la costruzione di porti, di una zona industriale, con cantieri navali per riparazioni e altre strutture. Tantissimi egiziani hanno risposto un anno fa all'appello del governo del Cairo a finanziare il progetto e in soli otto giorni sono stati raccolti 6,5 miliardi di dollari tramite la vendita di obbligazioni. Secondo alcuni studi entro il 2050 il nuovo Canale potrebbe garantire all'economia egiziana fino al 35% delle sue risorse.

Con il raddoppio del Canale aumenterà la centralità del Mediterraneo. Sarà questo, secondo l'Osservatorio di Srm sui trasporti marittimi e la logistica, l'effetto dell'apertura del nuovo Canale di Suez, che sarà inaugurato giovedì 6 agosto, sulle rotte marittime. Nel Mediterraneo, infatti, circola già il 19% del traffico mondiale di merci ed i traffici sono aumentati negli ultimi 15 anni di oltre il 120%. Nell'area inoltre vanno insistendo importanti investimenti portuali nelle varie nazioni del bacino, come Tanger Med, Pireo, Algeiras e Valencia. Tra il 2000 e il 2014 il trend di traffico del Canale ha visto registrare un aumento di oltre il 120% delle merci transitate, valore che sale +202% se si considerano solo i traffici container; (+187% nella direzione Nord-Sud e +219% nella direzione Sud-Nord). Il Raddoppio del Canale consentirà l'aumento del numero di navi di passaggio da 49 a 97 navi al giorno e la diminuzione del tempo di transito da 18 ore a 11 ore; inoltre, a differenza del Canale di Panama che manterrà anche dopo i lavori di ampliamento il limite delle navi da 13.000-14.500 container, il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che possono transitare. La combinazione di questi tre fattori (diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale) aumenterà la convenienza di passaggio attraverso Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama.

http://www.ilmessaggero.it/PRIMOPIANO/ESTERI/egitto_nuovo_canale_suez/notizie/1501965.shtml

EGITTO

Suez, ecco come raddoppia il canale che ha fatto la storia

[Il progetto: guarda la mappa](#)

Il raddoppio del Canale, che ha 145 anni di vita, permetterà il passaggio di 97 navi al giorno contro le attuali 49

di Fabio Savelli, nostro inviato in Egitto

ISMAILIA Fiero della sua creatura il presidente Abdel Fatah al Sisi osserva dallo yacht un'opera destinata a cambiare le rotte del commercio globale. Lungo il tragitto che separa Ismailia dal Cairo le sue gigantografie appaiono ovunque accanto alla bandiera dell'Egitto, mai come oggi orgoglioso di avere addosso gli occhi del mondo. Tre ore di percorso dalla Capitale poi il Canale raddoppia qui a metà strada tra il Porto di Said e Suez dopo aver preso posto buona parte del deserto circostante a un costo di 8,2 miliardi di euro e due anni di lavori. Eppure la sensazione è che si tratti di un Paese sull'orlo di una crisi di nervi. Il passaporto viene controllato diciassette volte, quattro volte nel giro di cinque minuti tra la confusione generale. Manca un nome all'appello e ciò suscita uno psicodramma collettivo sull'autobus diretto al luogo cerimoniale. I mitra dei militari sono lì a segnalare il pericolo del terrorismo jihadista. L'occasione sarebbe ghiotta, oggi l'Egitto si gioca molto del suo presente e del suo futuro e il presidente generale ci tiene a rinverdire i fasti del compianto Nasser dimenticando l'instabilità di questi anni e l'esperienza al potere dei Fratelli Musulmani del predecessore Morsi destituito da un colpo di Stato.

Il raddoppio del Canale, che ha 145 anni di vita, permetterà il passaggio di 97 navi al giorno contro le attuali 49 e consentirà all'Egitto di raddoppiare i ricavi da transito che entro il 2023 dovrebbero schizzare a 13 miliardi di dollari all'anno dagli attuali cinque. Alla cerimonia tra le fanfare e le parate dei militari partecipano anche il premier russo, Dmitri Medvedev, e il presidente francese, Francois Hollande. L'Italia è rappresentata dal ministro della Difesa, Roberta Pinotti. Non mancano però le critiche della comunità internazionale per la nuova infrastruttura. Una lettera appello di 500 scienziati ha chiesto alle autorità una valutazione ambientale mai pervenuta, sollecitata peraltro anche dalla Commissione europea. D'altronde il richiamo del denaro è stato più forte, considerando che ancora sono in pochi a prevedere come cambieranno davvero le rotte commerciali transoceaniche. Quello che si sa è che diremo addio alla circumnavigazione dell'Africa perché con il nuovo canale arriveranno nel Mediterraneo anche le navi di grandi dimensioni finora impossibilitate. Uno studio odierno condotto da Intesa Sanpaolo calcola l'impatto sulla portualità italiana sulla base del possibile spostamento della convenienza del passaggio via Suez di alcune rotte con un possibile aumento di circa 170 mila containers. Saremo in grado di accogliere le maxi navi visti i bassi fondali e le opere di dragaggio in ritardo (vedi Taranto)?

http://www.corriere.it/economia/15_agosto_06/suez-ecco-come-raddoppia-canale-che-ha-fatto-storia-65ed74c2-3c43-11e5-923b-31d1f7def042.shtml

Suez raddoppia. E qui tutto è fermo

di Gianfranco Viesti

Venerdì 07 Agosto 2015

Per una curiosa coincidenza, la direzione del Partito Democratico che, finalmente, dovrebbe cominciare a discutere di politiche per lo sviluppo del Mezzogiorno, cade il giorno dopo l'inaugurazione del grande raddoppio del Canale di Suez. Che cosa lega questi due eventi così diversi? Una considerazione importante. Come si è già notato su queste colonne, una ragionevole, ambiziosa strategia di sviluppo del Mezzogiorno ha senso solo nell'ambito di una riflessione complessiva sul futuro dell'Italia; riflessione che manca (a parte la felice ma breve parentesi Prodi-Ciampi) da tempo memorabile.

E Suez è lì a ricordarci come il mondo stia velocemente cambiando, e come il nostro paese debba riprendere con più vigore un proprio ruolo nelle grandi trasformazioni geoeconomiche mondiali; debba ripensarlo, alla luce delle grandi difficoltà sperimentate dall'inizio del secolo. È in questo quadro che il Mezzogiorno diventa una grande chance, e non un tema fastidioso cui dedicare qualche idea improvvisata. Il 20% del trasporto marittimo mondiale passa dal Mediterraneo; ma l'Italia se ne giova assai meno di quanto potrebbe. Per un insieme di motivi, ma anche perchè le sue infrastrutture portuali sono, stando al World Economic Forum, al 49mo posto in una graduatoria internazionale di qualità: quelle spagnole sono ottave; ma anche quelle greche e marocchine sono migliori.

Gioia Tauro e Taranto sono in particolare due carte che l'Italia sta sprecando. Svimez e SRM, in particolare, lo hanno dimostrato, dedicando a questo tema approfonditi, ripetuti, studi (mentre il nuovo Programma Operativo 2014-20 fa nascere non pochi dubbi). Oggi sono porti destinati principalmente al trasbordo nave-nave, ma con quote di mercato, specie nel secondo caso, in sensibile flessione a vantaggio di altri concorrenti mediterranei, e con prospettive assai incerte. La questione di fondo è come guardiamo a questi due scali: se come una questione minore, dei calabresi o dei pugliesi; o come una grande opportunità per l'Italia. Finora - con qualche eccezione che però non ha inciso sulle tendenze di fondo - è prevalso il primo atteggiamento: diamo un po' di soldi ai calabresi perchè facciano un po' di lavori e tutelino almeno l'occupazione che c'è. Questo è il vero grande spreco nel Mezzogiorno: lasciare che le grandi opportunità di sviluppo giacciono, anno dopo anno, lustro dopo lustro, inutilizzate. Da tempo prevale in Italia un'ottica localistica: l'attenzione non è mai sul sistema portuale (o ferroviario, o universitario, o sanitario) nazionale; ma solo su alcuni punti, preferibilmente, quasi esclusivamente, nelle aree più forti del paese. Se i calabresi non sono capaci di moltiplicare l'impatto economico di Gioia Tauro, peggio per loro. Anzi, ci stanno dimostrando quanto sia inutile destinare lì risorse. E se al Sud i grandi attori nazionali fanno poco o nulla, pazienza (o forse, meglio, in un tempo di risorse scarse): i dati presentati nell'ultimo DEF che certificano che FS e Anas abbiano realizzato solo il 27% dei lavori che si erano impegnati a fare nel 2014 sui quattro grandi "contratti di sviluppo" firmati con il Governo non pare abbiano suscitato particolare indignazione. Gioia Tauro può essere un grande motore per l'economia italiana. Il fatto che sia in Calabria, ne moltiplica, non riduce, il possibile impatto su tutte le imprese del paese (come ogni investimento al Sud). Ma, naturalmente, a patto che se ne creino i presupposti. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della

Logistica, appena pubblicato, parla di una "zona economica speciale", tutta da costruire: e lì si probabilmente assai utile.

Su Taranto il Piano è assai vago: sono necessari "approfondimenti", si dice: sarebbe bene farli in fretta, considerando le pericolosissime convulsioni dell'Ilva e la necessità di disegnare al più presto un futuro per quella città di progressiva diversificazione rispetto alla monocultura siderurgica.

Ma senza una forte volontà politica, nazionale e locale insieme, si farà ben poco; come ben poco si è fatto finora in entrambi i casi. Perché il governo non destina ad esempio, nei prossimi giorni, parte delle non piccole risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-20 (assai più utili a questi fini di quelle europee) ad un vero programma quinquennale su Gioia Tauro e Taranto, con obiettivi e responsabilità certe? Sono risorse, quelle del FSC, che al momento ricordano le vacche di Mussolini: sempre lì a illudere dell'opulenza che c'è. E che rischiano di fare la fine di molte del ciclo precedente: un bancomat per esigenze spicciole; rischio evidente dato che anche questo Governo non ha avuto esitazioni nel finanziare gli sgravi contributivi con 3,5 miliardi di euro destinati a investimenti nel Mezzogiorno (e che qualche tempo fa il Ministro dell'Economia ha difeso l'operazione, non escludendo di ripeterla). Perché il Governo non annuncia tempi certi, possibilmente brevi, per l'attivazione dell'intermodalità mare-ferrovia nei porti, per il miglioramento delle dorsali merci ferroviarie sia sul Tirreno che sull'Adriatico per il passaggio di grandi e più economici convogli (questioni entrambe sul tavolo da 20 anni), per l'istituzione e la promozione di condizioni localizzative volte a sfruttare i grandi retroporti per creare lavoro?

In fin dei conti la scelta è semplice: annunciare qualcosa per far vedere che si pensa anche ai meridionali; ricominciare a prendere il Mezzogiorno sul serio, nell'interesse dell'intero paese.

http://www.quotidianodipuglia.it/pensierieparole/suez_raddoppia_e_qui_tutto_amp_egrave_fermo_fondo_viesti/notizie/1505144.shtml

Canale di Suez: costi e vantaggi dell'opera

Traffico più veloce. Rilancio dell'economia locale. Investimenti per 220 miliardi. Al Sisi mostra l'Egitto che cresce. E cerca di nascondere la repressione.

di Gabriele Perrone | 06 Agosto 2015

Un'opera faraonica, il dono dell'Egitto al mondo, l'autostrada del mare.

Così è stato definito dai media internazionali il nuovo Canale di Suez, inaugurato con una maestosa cerimonia il 6 agosto alla presenza di re e capi di Stato.

NUOVO CANALE PARALLELO. A 146 anni dall'apertura del Canale originario che collega il Mar Rosso e il Mediterraneo, il cosiddetto 'raddoppio' del tratto esistente consiste in una striscia d'acqua parallela, destinata a velocizzare il traffico e giovando così all'economia del Paese.

REPRESSIONE IN SECONDO PIANO. Allo stesso tempo, questa grande opera serve al presidente egiziano Abdel Fattah al Sisi a distrarre l'opinione pubblica dalla repressione in corso nei confronti dei Fratelli musulmani.

Il progetto: traffico raddoppiato e tempi di percorrenza ridotti

Il nuovo canale è stato costruito a tempo di record, in un solo anno, mentre per l'opera originaria i lavori durarono 10 anni. Si allunga per 72 km, con un nuovo tratto di 35 chilometri parallelo a quello esistente. Lo scopo è velocizzare il transito, diminuendo i tempi di percorrenza attraverso la riduzione dei tratti a senso unico alternato e raddoppiando il traffico giornaliero.

L'ATTESA SI RIDUCE DA 18 A 11 ORE. Il lavoro era necessario perché nel canale originario non potevano transitare le superpetroliere, e i mercantili erano costretti a lunghe attese.

L'opera si propone di ridurre queste pause da 18 a 11 ore e il governo egiziano spera che entro il 2023 il numero delle navi che utilizzano il canale possa salire fino a 97 al giorno, dalle 49 attuali, senza più limiti di dimensioni.

MAGGIORE CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO. Secondo uno studio condotto da Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, gruppo Intesa Sanpaolo) dal titolo 'Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo', sarà più conveniente il passaggio via Suez anche dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti, a scapito di Panama.

Si stima un risparmio medio del 4% del totale dei costi operativi per ciascun vettore.

Gli investimenti: 220 miliardi di dollari in 15 anni per le infrastrutture

I principali quotidiani egiziani esaltano l'opera spiegando che rilancerà l'economia schiacciata dalla crisi, con ricadute positive sull'occupazione.

Il piano prevede in effetti la costruzione di porti, di una zona industriale, con cantieri navali per riparazioni e altre strutture per 220 miliardi di dollari in 15 anni, creando potenzialmente decine di migliaia di posti di lavoro.

PREVISTI INCASSI PER 13,2 MILIARDI NEL 2023. Si prevede che il nuovo canale farà salire gli incassi dei moli

dai 5,3 miliardi di dollari all'anno attuali a 13,2 nel 2023.

Il nuovo canale rappresenterà inoltre una risorsa per il turismo e l'economia dell'Egitto, visto che nelle previsioni alzerà le entrate di Suez del 259%.

GLI EGIZIANI HANNO FINANZIATO IL PROGETTO. Il costo stimato del progetto è di 8,2 miliardi di dollari, finanziati quasi interamente da investitori egiziani. Tantissimi cittadini hanno infatti risposto nel 2014 all'appello del governo del Cairo per sostenere il progetto e in soli otto giorni sono stati raccolti 6,5 miliardi di dollari tramite la vendita di obbligazioni.

La strategia: Al Sisi cerca di far dimenticare la repressione del regime

L'inaugurazione del nuovo tratto del Canale di Suez ha anche un peso politico rilevante.

Attraverso quest'opera faraonica, il presidente al Sisi punta a riacquistare credibilità, e a far passare in secondo piano la violenta repressione nei confronti dei Fratelli musulmani, il cui leader (l'ex presidente deposto Mohamed Morsi) è stato condannato a morte nel giugno 2015.

SICUREZZA POTENZIATA CONTRO L'ISIS. Inoltre, nell'area del canale sono state approntate massime misure di sicurezza per contenere l'avanzata dal Sinai dello Stato islamico, che cerca di insediarsi tra i due grandi alleati occidentali, Egitto e Israele: sono stati costruiti un muro sovrastato da filo spinato e torrette lungo 320 chilometri di terreno e schierati nuovi contingenti di forze dell'ordine.

jryhg#d#jrwr#5348

Inaugurazione oggi**Canale di Suez: il raddoppio del faraone Al Sisi***Il simbolo della 'rinascita dell'Egitto', cuore del piano economico del Presidente*

Il Canale segnerà una svolta anche per il Mediterraneo, secondo l'Osservatorio di Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, gruppo Intesa Sanpaolo) sui trasporti marittimi e la logistica, il mare nostrum sarà ancora più al centro degli scambi commerciali mondiali. Tra il 2000 e il 2014 il trend di traffico del Canale ha visto registrare un aumento di oltre il 120% delle merci transitate, valore che sale +202% se si considerano solo i traffici container; (+187% nella direzione Nord-Sud e +219% nella direzione Sud-Nord). Il raddoppio del Canale consentirà l'aumento del numero di navi di passaggio da 49 a 97 navi al giorno e la diminuzione del tempo di transito da 18 ore a 11 ore; inoltre, il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che possono transitare. La combinazione di questi tre fattori (diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale) aumenterà la convenienza di passaggio attraverso Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama. Lo studio Srm stima un possibile risparmio medio del 4% del totale dei costi operativi per ciascun vettore (a seconda delle rotte e delle distanze), oltre ad un risparmio unitario di 10.500 euro per ciascuna singola nave/tratta che passa dal nuovo Suez, valore che sale a 24.009 euro per le navi portacontainers. Moltiplicando tali valori per l'insieme delle navi transitate via Suez, l'ipotetico impatto complessivo calcolato dall'Osservatorio è pari a 180 milioni di euro di risparmi annui per l'insieme degli operatori che useranno il nuovo Canale di Suez. Secondo l'Osservatorio, per i porti italiani, che attualmente movimentano 460 tonnellate di merci in totale di oltre 10 milioni di container, il raddoppio di Suez rappresenta una sfida importante. Maggiori navi in transito di maggiore dimensione richiedono di adeguare urgentemente la dotazione infrastrutturale con la necessità di dragare i fondali ed investire in logistica ed innovazione. Si stima un possibile aumento di circa 170 mila container aggiuntivi sui porti italiani di transhipment. Il rapporto Srm sottolinea, infine, lo sviluppo dell'Egitto, che ha raggiunto la 19° posizione (su 157 Paesi) nella classifica del Liner Shipping Connectivity Index dell'Unctad, indice che misura la competitività del sistema marittimo misurato sulla base del network e della qualità dei servizi di linea container offerti dai porti. Nel contesto del Medio Oriente è tra i Paesi con le performance di miglioramento più elevate: l'indice in valore assoluto è infatti aumentato di circa 20 punti rispetto al 2004. Il Paese ha, inoltre, guadagnato, dal 2007 al 2014, 35 posizioni nella classifica del Logistic Performance Index attestandosi al 62° posto (indicatore della World Bank che misura la competitività logistica di 160 Paesi del mondo). Questi indicatori sono destinati a migliorare ulteriormente con il raddoppio del Canale di Suez.

<http://www.lindro.it/canale-di-suez-il-raddoppio-del-faraone-al-sisi/2/#sthash.lqVTVvtD.dpuf>



Il nuovo Canale di Suez: una “pozione magica” per l’economia egiziana

Inaugurazione in pompa magna per il presidente al-Sisi

6 agosto 2015 17:48

E’ stato inaugurato il nuovo **canale di Suez**, che si estenderà per **una superficie di 34 chilometri**. Questa operazione permetterà di espandere le rotte del commercio navale e gli scambi tra l’Europa e l’Asia.

Il ministro delle Forniture egiziane, Khaled Hanafi, parla di una vera e propria **“pozione magica” per l’economia locale**, un progetto che permetterà di superare problemi insormontabili, atavici, quasi, e che porteranno ad un appianamento del deficit di bilancio che permetteranno di ottenere quella spinta necessaria a risolvere questioni annose come quella della disoccupazione o del consolidamento fiscale.

Si tratta di un momento di svolta per il paese che diventerà – secondo le aspettative – un centro industriale, commerciale e turistico di respiro globale.

Sono molteplici, però, anche i vantaggi tecnici prodotti da questa innovazione: si ridurranno i tempi di percorrenza delle navi, lasciando spazio a cospicui risparmi degli operatori del settore. A studiare **‘Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo’** ci ha pensato il Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, gruppo Intesa Sanpaolo) che ha stimato come il raddoppio del Canale di Suez (che a differenza del Canale di Panama non pone limiti alla grandezza delle navi che vi possono transitare) consentirà un aumento quotidiano del numero di navi di passaggio da 49 a 97; il tempo di transito, inoltre, diminuirà da 18 a 11 ore.

Ha presenziato all’inaugurazione (una cerimonia in pompa magna) il presidente al-Sisi, a bordo dello yacht El-Mahrousa, la stessa imbarcazione che per prima aveva percorso la via navigabile quando fu aperta nel 1869.

al-Sisi ha fortemente creduto nel progetto (finanziato interamente da investitori egiziani) e ha assiduamente lavorato per l’allargamento del Canale di Suez. Prima di lui ci si erano già dedicati anche Mubarak e Morsi.

Il progetto, nel complesso, è davvero “faraonico”: ha comportato un investimento 8 miliardi di euro ed è stato completato a luglio – in largo anticipo rispetto ai 3 anni previsti.

<http://italia-24news.it/2015/08/06/il-nuovo-canale-di-suez-una-pozione-magica-per-leconomia-egiziana-81175-41585/#sthash.LtCF6Vc1.dpuf>



Nuovo Canale Suez, ridotto tempo traffico, aumento passaggi, risparmi

Pubblicato il 6 agosto 2015

EGITTO, IL CAIRO – Il nuovo Canale di Suez inaugurato giovedì, alla presenza del presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi, oltre a ridurre i tempi di percorrenza delle navi consentirà risparmi agli operatori del settore.

Lo sostiene uno studio condotto da Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, gruppo Intesa Sanpaolo) dal titolo 'Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo', secondo il quale il raddoppio del Canale consentirà l'aumento quotidiano del numero di navi di passaggio da 49 a 97 oltre alla diminuzione del tempo di transito da 18 a 11 ore.

Tra il 2000 e il 2014 il trend di traffico del Canale di Suez ha visto registrare un aumento di oltre il 120% delle merci transitate, valore che sale a +202% se si considerano solo i traffici dei container: (+187% nella direzione nord-sud e +219% nella direzione sud-nord). Inoltre – a differenza del Canale di Panama che manterrà anche dopo i lavori di ampliamento il limite delle navi da 13.000-14.500 container – il Canale di Suez non ha limiti nella dimensione delle navi che vi possono transitare.

Grazie alla combinazione di tre fattori – diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale – si prevede un aumento della convenienza di passaggio via Suez anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa occidentale degli Stati Uniti che attualmente usano Panama. Secondo lo studio si è stimato un possibile risparmio medio del 4% del totale dei costi operativi per ciascun vettore (a seconda delle rotte e delle distanze).

E' anche possibile un risparmio unitario di 10.500 euro per ciascuna singola nave/tratta che passa dalla nuova via d'acqua, valore che sale a 24.009 euro per le navi portacontainer. Moltiplicando tali valori per l'insieme delle navi che sono transitate via Suez si è calcolato un ipotetico impatto complessivo pari a 180 milioni di euro di risparmi annui per l'insieme degli operatori che useranno la nuova autostrada marittima.

Infine rispetto all'impatto sulla portualità italiana, sulla base del possibile spostamento della convenienza del passaggio via Suez di alcune rotte, si stima un possibile aumento di circa 170 mila teus (container) aggiuntivi sui porti italiani di transhipment.

<http://www.blitzquotidiano.it/cronaca-mondo/nuovo-canale-suez-ridotto-tempo-traffico-2248184/>

E Suez celebra il raddoppio del Canale

06 agosto 2015

A proposito del “piagnisteo” italiano sull’arretratezza del Meridione. Il nuovo canale di Suez che s’inaugura oggi con le fanfare, sarà più largo e profondo; più navi e più merci transiteranno più in fretta per il Mediterraneo nel quale già circola il 19% del traffico merci mondiale. L’aumento di questo traffico, spiega uno studio di Srm del Gruppo Intesa San Paolo, è «un’opportunità strategica per l’Italia e il suo Mezzogiorno». Purché si adegui «urgentemente la dotazione infrastrutturale»: dragaggio, logistica, innovazione.

Da prima che fosse aperto nel 1869 e prima ancora che iniziassero a scavarlo, il canale di Suez non è mai stato un affare solo egiziano. La constatazione storica è sempre stata contemporaneamente un vantaggio e un onere per l’Egitto, per il quale il canale rappresentò decenni di sottomissione allo straniero e ora è una fonte di valuta pregiata che vale il 4% del suo Pil.

Come disse nel 1834 Bartolomeo Prospero Infantin al khedive Muhammad Ali, per convincerlo a scavare il canale, «la colonizzazione occidentale dell’Oriente è una necessità imposta dal cielo». Infantin credeva nel sansimonismo, l’idea socialista nata all’école polytechnique di Parigi, secondo la quale solo lo sviluppo industriale avrebbe affrancato il proletariato dalla povertà. Muhammad Ali non doveva avere apprezzato la dichiarazione di superiorità dell’Ovest sull’Est, ma come Infantin era un modernizzatore. Aveva appena dato cannoni al suo esercito e industrializzato la produzione di cotone a fibra lunga che avrebbe imposto l’Egitto fra i grandi scali del commercio mondiale. Il khedive licenziò Infantin che aveva incominciato a scavare, chiuse il suo cantiere e cercò qualcun altro.

Un canale serviva, lo avevano capito anche alcuni faraoni un paio di millenni prima. Fu inaugurato finalmente nel 1869, dopo 10 anni di scavo, grazie a Ferdinand de Lesseps che aveva saputo essere più determinato e rispettoso di Infantin. Il 17 novembre di quell’anno il panfilo imperiale L’Aigle di Napoleone III tagliò le acque del canale. Trionfalmente ma non per primo. La notte precedente l’inglese Newport era entrato a Porto Said a luci spente e uscito a Suez la sera successiva, come ad anticipare un dominio al quale i francesi non avrebbero potuto resistere. I 192 chilometri da Porto Said a Suez sarebbero stati il cancello d’ingresso del colonialismo europeo verso l’Asia e l’Africa, poi una delle arterie fondamentali della globalizzazione. Senza Suez, difficilmente la delocalizzazione in Asia avrebbe avuto i vantaggi e le dimensioni che conosciamo. In fondo la globalizzazione non è che una forma di colonialismo condotto con mezzi più democratici e partecipati.

All’inizio la rivoluzionaria via d’acqua non fu un grande affare: prima dell’avvento definitivo del vapore, il vento che soffiava da Ovest a Est rendeva difficile la risalita da Suez. Per ripianare il debito pubblico, il khedive Ismail Pasha vendette le quote egiziane alla Gran Bretagna: i francesi continuavano a detenere il pacchetto di maggioranza ma fu solo questione di tempo. Nel 1982 il canale era già parte del più grande impero commerciale marittimo, insieme a Bombay, la baia di Hong Kong, Città del Capo, Gibilterra e l’intero Oceano atlantico. Più di ogni altro avamposto commerciale e strategico (in quest’ordine d’importanza), il controllo del canale definì le guerre, le conquiste e i trattati del Foreign office e dell’Indian office fino al 1956. Fino a quando, il 26 luglio di quell’anno, Gamal Nasser nazionalizzò il canale.

Nessun impero sa uscire a testa alta dalla Storia. Non ne furono capaci nemmeno gli inglesi che insieme a francesi e israeliani nell’ottobre di quell’anno inventarono un casus belli per controllare di nuovo il canale.

Costretti dall'americano Eisenhower a ritirarsi, non vi tornarono più, se non pagando come tutti un pedaggio che oggi è mediamente di 318mila dollari a nave. Gli israeliani invece tornarono sulla riva orientale nel 1967 e si ritirarono nel 1975, dopo due guerre, consentendo la riapertura del canale dopo 8 anni di blocco, disastrosi per l'economia egiziana e il commercio mondiale. Insieme allo shock petrolifero del 1974, Suez fu la causa di una delle più gravi recessioni del dopoguerra. Era da lì che transitava la gran parte degli idrocarburi che alimentavano il sistema industriale europeo. Oggi il traffico principale è quello dei containers: 430 milioni di tonnellate l'anno, il 50%. Ma i prodotti petroliferi continuano a crescere: erano 50 milioni di tonnellate nel 2000, sono state 178 l'anno scorso.

La riduzione dei tempi di percorrenza del canale da 18 a 11 ore e l'aumento dei transiti da 49 a 97 navi accorcerà ancora di più il tragitto Rotterdam-Singapore, che grazie a Suez ora è di nove giorni più breve rispetto alla circumnavigazione dell'Africa. Renderà Suez più competitivo di Panama nella rotta New York-Hong Kong. Ma crescono anche i concorrenti: lo sviluppo economico in Africa moltiplicherà i traffici attraverso il Capo di Buona Speranza, creando nuovi hub; e i mutamenti climatici aprono la via a una rotta artica prima impensabile. Perché tutto si muove. Come la statua di Lesseps che prima del 1956 dominava l'ingresso del canale a Porto Said e ora è in un piccolo giardino dietro alle banchine di Port Fuad. Senza piedistallo.

<http://www.newsportal24.it/e-suez-celebra-il-raddoppio-del-canale/>